

## АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту регуляторного акта - проекту рішення виконавчого комітету Дніпропетровської міської ради «Про встановлення граничних тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу на міських автобусних маршрутах загального користування у м.Дніпропетровську»

### 1. Опис проблем, які передбачається розв'язати шляхом регулювання

Останнє підвищення вартості проїзду у м. Дніпропетровську здійснювалось у травні 2011 року на підставі рішення виконавчого комітету міської ради від 30.05.2011 № 732 «Про погодження граничних тарифів на послуги з перевезення пасажирів та багажу на автобусних маршрутах загального користування у м. Дніпропетровську».

Граничні тарифи на перевезення громадян пасажирським автомобільним транспортом у м. Дніпропетровську на 09.02.11 становлять:

- на соціально значущих маршрутах у звичайному режимі руху – 2,0 грн.;
- на автобусних маршрутах загального користування, які обслуговуються у режимі маршрутної таксі та у звичайному режимі руху, що не віднесено до державного (регіонального) замовлення – 3,00 грн.

Механізм формування тарифів на послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування визначається Методикою розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженої Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 (надалі - Методика).

Відповідно до пункту 1.6 Методики перегляд рівня тарифів повинен здійснюватись у зв'язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізника, в тому числі в разі зміни вартості палива більш ніж на 10%.

Вартість паливо мастильних матеріалів за цей період суттєво зросла (дані приводяться у таблиці)

Показники роздрібної ціни	Травень 2011р.	Квітень 2014	Підвищення вартості
	грн.	грн.	%
Дизельне пальне (1 л.)	9,55	14,30	49,7
Бензин (1 л)	9,80	14,20	44,9
Газ метан (м 3)	4,50	7,30	62,2

Зросли і інші складові собівартості перевезень, у тому числі:

- авто шини з 670 грн. до 930 грн. (38,8%);
- акумуляторні батареї (6СТ-60А) з 580 грн. до 858 (47,9%)
- мінімальна заробітна плата майже на 20 % (з 960 грн. на 01.04.2011 до 1147 грн. на 01.04.2013);

Штучне утримання тарифів на міському пасажирському автомобільному транспорті на рівні травня 2011 року призводить до

погіршення фінансового стану автопідприємств-перевізників, а як наслідок, до погіршення якості надання пасажирських послуг громадянам.

Особливістю автобусних маршрутів загального користування міста Дніпропетровська, у порівнянні з іншими великими містами України (Київ, Донецьк, Харків, Одеса) є наявність понад 50% маршрутів, довжина яких перевищує 15 км, що суттєво впливає на собівартість тарифу на надання пасажирських послуг автомобільним транспортом.

Пропозиції автоперевізників щодо встановлення вищого від запропонованого в регуляторному акті рівня тарифів, не враховувались та були відхилені при попередньому розгляді на засіданні постійної комісії Дніпропетровської міської ради з питань транспорту, дорожнього господарства та зв'язку у зв'язку із можливими негативними соціально-економічними наслідками через не обґрунтованість у наведених розрахунках запланованого обсягу перевезень пасажирів, який відповідно до пункту 2.20 Методики обґрунтовується перевізником на підставі фактичних показників роботи або встановлюється за результатами обстеження пасажиропотоків.

В цілому було встановлено, що діючі тарифи на сьогодні не забезпечують рентабельну роботу автомобільних перевізників та покриття собівартості перевезень, що в свою чергу може спричинити зупинку роботи автобусів на окремих маршрутах, погіршити технічний стан транспортних засобів перевізників, і як наслідок вплинути на безпеку дорожнього руху, безпеку перевезення пасажирів.

Враховуючи викладене, виникла необхідність реалізації повноважень виконавчого органу місцевого самоврядування (виконкому) по встановленню тарифів на перевезення, у зв'язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізників..

Дія регуляторного акту буде поширюватись на організатора перевезень – департамент транспорту та зв'язку міської ради, автоперевізників усіх форм власності і на користувачів автомобільних послуг – пасажирів.

## 2. Цілі регулювання

Метою розробки та впровадження проекту рішення виконавчого комітету міської ради є:

- недопущення необґрунтованого підвищення, стабільність, прозорість і прогнозованість тарифів;
- доступність транспортних послуг для усіх верств населення;
- своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення, підприємств та організацій в пасажирських перевезеннях;
- безпечне функціонування транспорту;
- оновлення пасажирського рухомого складу;

Прийняття цього рішення дозволить виконати одне з основних завдань регулювання та контролю діяльності пасажирського автомобільного транспорту - забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті незалежно від форм

власності.

### 3. Визначення альтернативних способів регулювання

Відповідно до ст. 7 Закону України «Про автомобільний транспорт» забезпечення організації пасажирських перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування покладається на виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту.

Альтернативним способом регулювання тарифів може бути прийняття відповідного рішення Дніпропетровською міською радою щодо збільшення видатків міського бюджету на пасажирський транспорт на покриття збитків автотранспортним підприємствам на регулювання цін на послуги міського пасажирського автотранспорту. Якщо провести аналітичний розрахунок на підставі статистичних даних щодо кількості перевезених пасажирів за 2013 у м. Дніпропетровську автотранспортом то така сума складатиме щонайменше 104,3 млн. грн. (139,1 млн. пас x 0,75грн.). Внесення змін до міського бюджету неможлива з кількох підстав:

1) вільних нерозподілених коштів при формуванні та затвердженні міського бюджету не має, прийняття нових зобов'язань призведе до створення напруги у видатковій частині міського бюджету через складну ситуацію з наповненням його дохідної частини;

2) зменшення видатків на соціальні програми неможливе у зв'язку з тим, що це матиме негативну реакцію незахищених верств населення;

3) ймовірний перерозподіл видатків міського бюджету за рахунок інших галузей (освіти, медицини, житлово-комунального господарства та інших) призведе до соціальної напруги у цих галузях;

4) навантаження на міський бюджет є економічно невиправданим через відсутність стимулюючого фактора у автоперевізників до вільної конкуренції.

Дана альтернатива є неприйнятною .

Іншим альтернативним способом є залишити граничні тарифи на рівні 2011 року. У даному випадку це призведе до погіршення технічного стану рухомого складу, втрати кваліфікованих працівників внаслідок недоотримання належного рівня оплати праці, банкрутства автопідприємств, які насамперед інвестували кошти в придбання нових автобусів і як наслідок погіршення надання послуг автомобільним транспортом. Отже дана альтернатива є неприйнятною.

Одним з альтернативних заходів для автоперевізників могло б бути зниження витрат на паливно-мастильні матеріали, запчастини, на оренду земельних ділянок, які використовуються під розміщення матеріально-технічної бази підприємств, поява можливості закупівлі автобусів на пільгових умовах, тощо, але зазначені питання не можуть бути вирішені на рівні виконавчого органу місцевого самоврядування. Таким чином дана альтернатива є неприйнятною.

Тому вирішення проблеми можливо лише у разі перегляду тарифів на перевезення пасажирів і багажу шляхом приведення їх до економічно-обґрунтованого рівня, який би забезпечив стаке надання послуг пасажирського автомобільного транспорту та належну реалізацію вимог статті 10 Закону України „Про автомобільний транспорт”, а саме : тарифна політика на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів.

Отже, прийняття запропонованого регуляторного акта є єдиним способом досягнення встановленої мети та врегулювання ринку перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування.

#### 4. Опис механізму розв'язання проблеми

Вказану вище проблему планується розв'язати за допомогою реалізації наступного механізму, який передбачає виконання заходів щодо:

1). Внесення на громадське обговорення питання встановлення граничних тарифів, запропонованих у проекті рішення виконавчого комітету.

2). Виконавчий комітет міської ради, керуючись ст.28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17.11.2009 № 1175 «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту» (зі змінами), враховуючи результати обговорення приймає рішення щодо встановлення граничних тарифів.

3) Після прийняття рішення підлягає оприлюдненню.

4) На підставі прийнятого рішення департамент транспорту та зв'язку міської ради укладає додаткові угоди до діючих договорів з пасажирськими перевізниками з організації перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування у частині внесення змін до п. 4 «Тарифи на проїзд».

5) Організатор перевезень – департамент транспорту та зв'язку міської ради здійснює постійний контроль за недопустимістю справляння автомобільними перевізниками вартості проїзду вищої за встановлені цим регуляторним актом тарифи.

Регуляторний акт має місцевий характер впливу.

#### 5. Можливості досягнення визначених цілей у разі прийняття регуляторного акта

Встановлення тарифів на перевезення пасажирів і багажу забезпечить сталу, рентабельну роботу автоперевізників, надасть можливість забезпечити задоволення потреб населення в автоперевезеннях, сприяти вирішенню завдань по підвищенню можливостей усіх суб'єктів підприємницької діяльності в забезпеченні потреб споживачів у послугах, залученню інвестицій в його розвиток та досягнення сталих економічних умов роботи.

#### 6. Очікувані результати прийняття регуляторного акта

Головним очікуваним результатом прийняття регуляторного акта є:

- подальший розвиток та підвищення ефективності діяльності автомобільного транспорту в перевезеннях;
- розширення можливостей підприємницької діяльності за рахунок розвитку конкурентного середовища на ринку пасажирських автомобільних перевезень.

При цьому результатом підвищення ціни на проїзд на автобусних маршрутах стане частковий перерозподіл існуючих пасажирських кореспонденцій між автотранспортом та міським електричним транспортом.

Збільшення витрат громадян, які проживають на віддалених масивах, на оплату транспортних послуг у разі відсутності альтернативних видів транспорту (трамвай, тролейбус, метро).

#### 7. Запропонований строк дії регуляторного акта

Цей регуляторний акт набирає чинності з дня його оприлюднення у друкованих засобах масової інформації.

Термін дії запропонованого регуляторного акта не обмежується у часі, оскільки його прийняття залежить від економічних чинників (динаміки зміни вартості матеріалів у тому числі паливно-мастильних, вартості енергоносіїв, підвищення законодавчо встановленого розміру мінімальної заробітної плати, зміни у податковому законодавстві, тощо).

#### 8. Прогнозні показники результативності регуляторного акта

Регуляторний акт досягне своєї цілі, якщо:

- встановлений тариф на проїзд відповідатиме економічно обґрунтованим витратам підприємств-перевізників;
- робота міського пасажирського автотранспорту буде якісною, зросте культура обслуговування пасажирів;
- зменшиться кількість скарг громадян на неналежну якість перевезень;
- перевізники зможуть забезпечити повноцінне та якісне надання послуг населенню зі збереженням належної кількості рейсів та маршрутів;
- забезпечення належного рівня безпеки руху.

Розробник регуляторного акта прогнозує встановлення таких показників його результативності протягом року після набуття актом чинності :

- зменшення кількості суб'єктів господарювання за умови розірвання договорів з ініціативи перевізника з організації перевезень пасажирів на міських автобусних маршрутах;
- зменшення (збільшення) транспортних засобів на автобусних маршрутах;
- зменшення (збільшення) інтервалів руху, кількості рейсів протягом доби, зміна режиму роботи на маршруті (початок та закінчення роботи)
- зміна рухомого складу на маршрутах по категорії та класу;

- якість перевезень;
- обсяг перевезень пасажирів;
- перерозподіл пасажиропотоків між видами міського пасажирського транспорту.

#### 9. Заходи з відстеження результативності регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься на підставі статистичних даних у такі строки:

- базове відстеження - після набрання чинності цим актом;
- повторне відстеження - через один рік з дня набрання чинності цим актом;
- періодичні відстеження - раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності регуляторного акта.

Директор департаменту транспорту та зв'язку Дніпропетровської міської ради



І.Г. Прилипа